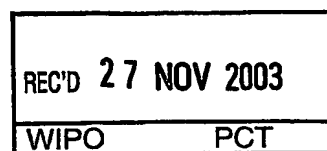


#2



**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung  
einer Patentanmeldung**

**Aktenzeichen:** 102 55 445.5

**Anmeldetag:** 28. November 2002

**Anmelder/Inhaber:** DaimlerChrysler AG, Stuttgart/DE

**Bezeichnung:** Verfahren und Vorrichtung zur Ermittlung des  
von einer Person empfundenen Sitzkomforts  
eines Sitzpolsters

**IPC:** G 01 M 19/00

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 30. Oktober 2003  
Deutsches Patent- und Markenamt  
Der Präsident  
Im Auftrag

**PRIORITY  
DOCUMENT**  
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN  
COMPLIANCE WITH RULE 17.1 (a) OR (b)

Schäfer

DaimlerChrysler AG

Schwarz  
04.11.2002

Verfahren und Vorrichtung zur Ermittlung des von einer Person  
empfundenen Sitzkomforts eines Sitzpolsters

Die Erfindung betrifft ein Verfahren sowie eine Vorrichtung  
5 zur Ermittlung des von einer Person empfundenen Sitzkomforts  
eines Sitzpolsters unter Belastung, und insbesondere der emp-  
fundenen Weichheit eines Polsters eines Kraftfahrzeugsitzes.

Für die Herstellung hochwertiger Sitzpolster, insbesondere  
10 Sitzpolster von Kraftfahrzeugsitzen, die hinsichtlich ihrer  
Benutzungsdauer und -situation besondere Anforderungen an den  
Komfort aus Sicht eines Benutzers stellen, sind Verfahren und  
Vorrichtungen bekannt, die eine Bewertung bzw. Messung des  
Komforts oder komfortrelevanter Größen ermöglichen.

15

Problematisch sind hierbei die Reproduzierbarkeit von Messer-  
gebnissen sowie die Aussagekraft derart ermittelter Messgrö-  
ßen für ein relativ subjektives Empfinden, wie dem Sitzkom-  
fort beim Hinsetzen und beim längeren Sitzenbleiben auf Sitz-  
20 polstern. Deshalb ist es nach wie vor bei der Konzipierung  
und Qualitätsüberprüfung derartiger Sitzpolster üblich, den  
empfundenen Sitzkomfort mittels Testpersonen zu ermitteln,  
vorzugsweise einer Mehrzahl von Testpersonen, um subjektive  
Empfindungen und Ausreißer durch eine ausreichende statisti-  
25 sche Grundgesamtheit zu vermeiden. Diese Vorgehensweise ist  
zeitlich und kostenmäßig überaus aufwändig und liefert den-  
noch keine reproduzierbaren Messergebnisse, welche auch zur  
Konzipierung und Auslegung neuer Sitzpolster herangezogen  
werden können.

Aus der deutschen Patentschrift DE 196 01 974 C2 ist ein Verfahren zur Ermittlung des Druckkomforts eines Sitzpolsters bekannt, bei dem über eine Messmatte, welche eine Vielzahl von einzelnen Drucksensoren aufweist, ein Wert für den Druckkomfort des Sitzpolsters ermittelbar ist. Dabei wird über eine gruppenweise Zusammenfassung eines Rasters von Drucksensoren entsprechend von anthropomorphen Bereichen und einer entsprechend bereichsspezifischen Auswertung der jeweils gemessenen Druckwerte zu einem, den jeweiligen Druckkomfort des Sitzpolsters wiedergebenden Werts der Komfort ermittelt. Wenn auch dieses Verfahren einigermaßen reproduzierbare Werte hinsichtlich eines empfundenen Druckkomforts aufgrund einer dem menschlichen Körper entsprechenden Sitzdruckverteilung bei längerem Sitzen bereitstellt, ist das Verfahren gänzlich ungeeignet, eine Messung von reproduzierbaren Werten des Sitzkomforts bei einem Einsitzen, das heißt in der Anfangsphase des Sitzens, bereitzustellen.

Aus der deutschen Patentschrift DE 196 01 972 C2 ist ein Verfahren zur Erfassung der Oberflächenkontur eines belasteten Sitzpolsters bekannt, bei dem die zu vermessende Oberfläche des Sitzpolsters mittels einer Messmatte durch Aufbauen eines Vakuums nach einer Verformung des Sitzpolsters ermöglicht. Die Verformung der Oberflächenkontur kann so in Form eines mehrdimensionalen Messbildes beziehungsweise einer Matrix wiedergegeben werden. Nachteilig dabei ist, dass allein aus der Verformungsmessung der Sitzfläche keinerlei Schlussfolgerungen über den tatsächlich empfundenen Komfort einer Person, die sich auf das Sitzpolster setzt, ableitbar ist.

Die Erfindung hat demgegenüber die Aufgabe, ein Verfahren sowie eine Vorrichtung zur Ermittlung des empfundenen Sitzkomforts beim Einsitzen auf ein Sitzpolster bereitzustellen, welche einerseits eine objektivierte, reproduzierbare Messung des Sitzkomforts ermöglichen und andererseits ohne aufwändige Versuchsanordnungen und Durchführung von Tests mittels einer Vielzahl von Testpersonen durchführbar sind.

Diese Aufgabe wird mit einem Verfahren mit den Schritten gemäß Anspruch 1 sowie mit einer Vorrichtung mit den Schritten gemäß den Merkmalen des Anspruchs 6 gelöst. Vorteilhafte Ausgestaltungen und Weiterbildungen sind Gegenstand der jeweiligen abhängigen Ansprüche.

Das Verfahren zur Ermittlung des von einer Person empfundenen Sitzkomforts eines Sitzpolsters unter Belastung, insbesondere der empfundenen Weichheit eines Kraftfahrzeugsitzes, unter Beaufschlagen einer gegebenen Sitzoberfläche und -kontur mit einer dem Einsitzen einer Person entsprechenden Druckbelastung und -verteilung ist gekennzeichnet durch das Messen der Druckverteilung über die Sitzoberfläche mittels einer Drucksensorik; Messen der tatsächlichen Verformung der Sitzoberfläche mittels einer Weg-/oder Verformungssensorik; und durch Berechnen eines Wertes des Sitzkomforts beim Einsitzen aus der gemessenen Verformung und der gemessenen Druckverteilung des Sitzpolsters. Durch die erfindungsgemäße Verknüpfung einer Druckmessung der Sitzoberfläche mit einer Verformungsmessung der Sitzoberfläche ist es möglich, einen Weichheits- bzw. Elastizitätswert zu berechnen, der eine objektive und reproduzierbare Aussage über die Weichheit und damit den Sitzkomfort beim Einsitzen des Fahrzeugsitzes erlaubt. Es wird hierdurch eine neuartige Messmethodik bereitgestellt, welche sich hinsichtlich der Entwicklung von Sitzpolstern und ihrer Realisierung mittels Lastenheften ebenso vorteilhaft anwenden lässt wie bei einer Qualitätssicherung in der Serienfertigung. Die Methode bzw. das Verfahren der Sitzkomfortermittlung ermöglicht eine objektive und reproduzierbare Aussage über das tatsächliche Komfortempfinden eines Benutzers auch und gerade beim Einsitzen. Wohingegen die einfache Messung der Druckverteilung eines Fahrzeugsitzes für die Beurteilung des Langzeitkomfortempfindens ausreichend ist, hat es sich nämlich gezeigt, dass für die Beurteilung des Komfortempfindens beim Einsitzen, das heißt in der Anfangsphase des Hinsetzens, dieses bisher bekannte Verfahren

unzureichend ist. Mit dem erfindungsgemäßen Verfahren ist es zum ersten Mal möglich, ohne aufwändige Testreihen mittels Testpersonen auch dieses Komfortempfinden zuverlässig und reproduzierbar zu beurteilen. Durch die Verknüpfung bzw. rechnerische Kombination von einer gemessenen Sitzdruckverteilung über das Sitzpolster und der Einsitzkontur, das heißt der tatsächlichen Sitzkonturverformung beim Einsitzen, kann eine Art eines dreidimensionalen Elastizitätsmoduls berechnet werden analog zu der Formel des Hookschen Gesetzes:

10  $F = D \cdot X$ , wobei  $F$  die Federkraft ist,  $X$  der Federweg und  $D$  die Elastizitätskonstante. Die gemessenen Druckwerte werden als Federkraft eingesetzt, die gemessene Verformung der Sitzoberfläche als Federweg, sodass sich aus der Formel die Weichheit in Form eines Matrixelastizitätswertes analog der

15 elastischen Konstante  $D$  berechnen lässt. Durch einfache Matrixenberechnung kann so ein dreidimensionaler Weichheitswert mit dem erfindungsgemäßen Verfahren ermittelt werden.

Nach einer vorteilhaften Ausgestaltung des erfindungsgemäßen Verfahrens erfolgt die Berechnung eines Weichheits-Matrixwertes  $D$  zur Beurteilung des Sitzkomforts beim Einsitzen aus einer gemessenen Druckverteilungs-Matrix  $P$  und einer gemessenen Verformungs-Matrix  $X$  im Verhältnis zur tatsächlichen Sitzoberfläche. Die Druckverteilung und die Verformung der Sitzoberfläche werden vorzugsweise hierbei durch eine gleiche

25 Anzahl von Messpunkten ermittelt, beispielsweise über etwa 1.000 Messpunkten, wobei die Verteilung und Anordnung der jeweiligen Sensoren im Wesentlichen entsprechend sind.

30 Nach einer vorteilhaften Ausgestaltung des erfindungsgemäßen Verfahrens wird der berechnete Sitzkomfortwert in einer dreidimensionalen Darstellung als eine mehrdimensionale Elastizitäts-Matrix dargestellt. Die mehrdimensionale Darstellung kann beispielsweise durch drei Koordinaten im Raum erfolgen, wobei die  $X$ - und  $Y$ -Koordinate die Sitzfläche wiedergeben und

35 die  $Z$ -Koordinate zum Beispiel Elastizitätswerte in der Einheit  $N/cm^2$ . Die dreidimensionale Darstellung kann alternativ

durch farbliche Felder erfolgen, welche als dritte Dimension in ein zweidimensionales Flächenraster der Sitzkontur eingetragen sind.

- 5 Nach einer vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung wird eine erste Messmatte verwendet mit einer Vielzahl von Messsensoren in der Größe der Sitzoberfläche zur Messung der Druckverteilung, und anschließend wird eine zweite Messmatte zur Messung der Sitzflächenverformung verwendet, wobei die  
10 erste und die zweite Messmatte im Wesentlichen eine gleiche Anzahl von Messpunkten aufweisen und lageentsprechend positioniert werden. Die Berechnung des Sitzkomfortwertes bei im Wesentlichen gleicher Anzahl von Messpunkten ist relativ einfach und kann durch jedes geeignete Mittel, mit welchem Mat-  
15 rizenberechnungen möglich sind, durchgeführt werden.

- Nach einer vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung wird die Verformung der Sitzkontur durch Bilden einer Differenz aus einer dreidimensionalen Abbildung der Sitzoberfläche im nicht  
20 eingesessenen Fall und einer dreidimensionalen Abbildung der Sitzoberfläche im eingesessenen Fall gemessen. Es ergibt sich eine relative Verformung je Messpunkt, wodurch Fehler aufgrund einer bereits leicht verformten Sitzoberfläche vermieden werden.

- 25 Die erfindungsgemäße Vorrichtung mit den Merkmalen des Anspruchs 6 weist Mittel auf zur Beaufschlagung einer Sitzoberfläche mit einer dem Einsitzen einer Person entsprechenden Druckbelastung und -verteilung und ist dadurch gekennzeichnet, dass eine Drucksensorik vorgesehen ist zur Messung  
30 einer Druckverteilung auf der Sitzoberfläche, eine Verformungssensorik zum Messen der tatsächlichen Verformung der Sitzoberfläche und eine Auswertungseinheit zum Berechnen eines Wertes des Sitzkomforts aus der gemessenen Druckverteilung und der gemessenen Verformung der Sitzoberfläche. Die  
35 Vorrichtung ist dadurch äußerst kompakt und kann durch einfaches Auflegen auf einen gegebenen Fahrzeugsitz und an-

schließendes Einsitzen durch eine Testperson oder durch eine zusätzliche Testvorrichtung betätigt werden. Hierbei wird zunächst einfach die Drucksensorik und anschließend die Verformungssensorik auf den jeweiligen Sitz aufgelegt. Die Auswertungseinheit ist angepasst, die gemessenen Werte zu speichern und vor Ort oder später zur Auswertung zu verarbeiten.

10 Gemäß einer vorteilhaften Ausgestaltung ist die erfindungsgemäße Vorrichtung mit einer Drucksensorik in Form einer ersten Messmatte versehen, welche auf der Sitzoberfläche befestigbar ist, und die Verformungssensorik ist in Form einer zweiten Messmatte vorgesehen, welche auf der Sitzoberfläche befestigbar ist, und welche nach dem Einsitzen die Verformung beibehalten kann. Das Vorsehen der jeweiligen Sensorik in 15 Form von flächigen Matten im Wesentlichen in der Größe der Sitzfläche hat den Vorteil, dass mit tatsächlichen Testpersonen bzw. einer einzigen Person das Einsitzen gemessen werden kann zur Berechnung eines objektivierten Sitzkomfortwertes. Die Sensorikmatten müssen lediglich einfach auf einen gegebenen 20 Sitz aufgelegt werden und nacheinander mittels einer Testperson oder eines speziellen Gerätes, welches das Einsitzen einer Person simuliert, betätigt werden.

25 Nach einer vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung weist die Auswertungseinheit ein Berechnungsmittel zum Durchführen von Matrizenberechnungen auf. Die mehrdimensionalen Ergebnismatrizen der Druckmessung und der Verformungsmessung können so durch Matrix-Multiplikation und -Division weiterverarbeitet werden. Es lässt sich somit eine ebenfalls dreidimensionale Ergebnismatrix ermitteln, welche sich analog einer 30 Elastizitätsmodul-Matrix aus der Elastizitätskonstante aus dem Hookschen Gesetz berechnen lässt. Näheres zum Verfahren der Berechnung mittels Matrizen wird im Ausführungsbeispiel der vorliegenden Erfindung weiter unten beschrieben 35 werden.

Nach einer vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung ist eine Ausgabe-/und Anzeigeeinheit vorgesehen, mittels welcher dreidimensionale Messwert-/und Ergebnismatrizen darstellbar sind. Zur Beurteilung oder zum Vergleich einer Mehrzahl von Fahrzeugsitzen oder Entwürfen von Fahrzeugsitzen in der Entwicklung kann ein Benutzer der Vorrichtung oder der Entwicklungsingenieur durch einen einfachen, optischen Vergleich der jeweiligen Sitzkomfortwerte in Form von Matrizen den tatsächlichen Komfort beim Einsitzen beurteilen. Hierdurch werden Fehlentwicklungen vermieden, und es kann ohne eine Vielzahl von Versuchen eine reproduzierbare objektive Beurteilung der Sitzweichheit bzw. des -komforts erfolgen.

Weitere Vorteile und Merkmale der Erfindung sind der nachfolgenden Beschreibung zu entnehmen, in welcher die Erfindung anhand des in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiels näher beschrieben und erläutert ist.

In der Zeichnung zeigen:

20

Figuren

1a bis 1c Teilschritte eines Ausführungsbeispiels des erfindungsgemäßen Verfahrens, welche eine Messung der Verformung der Sitzkontur zeigen;

25

Figur 2 die Bestimmung der Druckverteilung eines Ausführungsbeispiels gemäß der Erfindung, die zusammen mit der Sitzkonturmessung gemäß den Figuren 1a bis 1c zur Berechnung eines Wertes der Sitzweichheit dienen.

30

In Figur 1a ist eine Sitzkontur in Form einer dreidimensionalen Darstellung, im nicht eingesessenen Fall, wiedergegeben, das heißt ohne dass eine Person auf dem Sitz Platz genommen hat bzw. eine spezielle Vorrichtung zur Simulation einer sitzenden Person auf dem Sitz angewendet wurde. Die dreidimensionale Darstellung der Sitzkontur erfolgt nach Aus-



wertung einer Messung durch eine (nicht dargestellte) Messmatte, wie sie beispielsweise in der deutschen Patentschrift DE 196 01 972 C2 beschrieben wurde. Hierbei wird eine Mehrzahl von Messpunkten durch eine flächige Messmatte ermittelt, die nach ihrem Auflegen durch Anlegen eines Vakuums in einem beliebigen Verformungszustand fixiert und versteift werden kann. Selbstverständlich kann jede andere Art einer Messung der Verformung der Sitzoberfläche bzw. der Sitzkontur angewendet werden. In Figur 1b ist der gleiche Fahrzeugsitz wie in Figur 1a wiedergegeben, wobei hier die Sitzkontur im verformten, das heißt im eingesessenen Zustand wiedergegeben ist. Die Messung erfolgt auf gleiche Weise wie zuvor. In Figur 1c ist die tatsächliche Polsterkissenverformung wiedergegeben, durch Differenzbildung der Datenmatrizen, die sich aus den Werten der Figuren 1a und 1b ergeben. Beispielsweise werden etwa 1.000 Einzelmesspunkte benutzt, welche gleichmäßig über die zu vermessende Sitzoberflächen verteilt sind. Aus der Differenzkontur einer Verformung der Oberfläche, das heißt der tatsächlichen Kissenverformung, wird die erfindungsgemäße Berechnung bzw. Ermittlung des empfundenen Sitzkomforts beim Einsitzen in diesem Ausführungsbeispiel berechnet unter Hinzuziehen von Daten einer Sitzdruckverteilung, wie nachfolgend beschrieben.

In Figur 2 ist beispielhaft das Ergebnis einer Druckmessung wiedergegeben, wie sie in einem Schritt gemäß dem erfindungsgemäßen Verfahren verwendet werden kann. Durch Verwenden einer Messmatte mit einer Drucksensorik wird eine Vielzahl von Druckmesspunkten, vorzugsweise gleich viele wie bei der vorigen Konturmessung, das heißt in etwa 1.000 Messpunkte beispielsweise, beim Einsitzen einer Testperson auf einem gegebenen Polster eines Fahrzeugsitzes gemessen. Die Messpunkte der Druckverteilung ergeben ein Druckverteilungsmuster, ähnlich wie es in Figur 2 wiedergegeben ist. Zur Messung der Druckverteilung kann zum Beispiel eine Messmatte verwendet werden, wie sie in der deutschen Patentschrift DE 196 01 974 C2 beschrieben wurde. Andere Verfahren zur Druck-

messung können ebenso für die erfindungsgemäße Ermittlung eines Sitzkomfortwertes verwendet werden.

5 Nachfolgend werden die Ergebnisse der Kontur(-verformungs)-Messung und der Druckmessung, wie sie zuvor beschrieben wurden, durch einen Berechnungsvorgang kombiniert: Die Datenmatrizen der Konturveränderung und der Druckverteilung beim Einsitzen werden analog zu der Hookschen Formel

10

$$F = D \cdot X$$

wobei F die Federkraft ist, X der Federweg und D die elastische Konstante, weiterverarbeitet zur Ermittlung einer Weichheits-Matrix. Hierzu wird die auch als Hooksches Gesetz be-

15 kannte obige Formel modifiziert in der Weise:

$$P/A = D * X$$

in

20

$$D = 1/A * P : X$$

wobei P die Druckverteilungs-Matrix, A die aktive Druck-Sensorfläche, X die Verformungs-Matrix und D die Weichheits-Matrix ist. Die Datenmatrizen werden durch Matrix-Multiplikation und -Division durch Einsetzen in obige Formel zur Ermittlung der Weichheits-Matrix D ausgewertet. Es ergibt sich ein Matrixwert D, welcher als dreidimensionale Elastizitätskonstante dargestellt werden kann mit der Einheit N/m<sup>2</sup>. Diese Sitzweichheits- oder -komfort-Matrix D lässt sich ähnlich zu der in Figur 2 dargestellten Druckverteilung darstellen, beispielsweise durch farbige Bereiche unterschiedlicher Weichheitsgrade. Es kann so auf denkbar einfache Weise mittels des erfindungsgemäßen Verfahrens eine reproduzierbare und objektivierbare Aussage über die empfundene Weichheit eines

25

30

35 Sitzpolsters beim Einsitzen gemacht werden. Durch Vorgabe eines Sitzweichheits-Matrixmusters D können Lastenhefte erstellt werden, die für eine Konzipierungsherstellung und Kon-

trolle der Qualität von Sitzen verwendet werden können. Die Entwicklung von Sitzpolstern, welche für den Benutzer ein annähernd gleichbleibendes Komfortempfinden beim Einsitzen wie auch beim Langzeitsitzen bieten, wird somit erheblich erleichtert.

Sämtliche in der Beschreibung, den nachfolgenden Ansprüchen und der Zeichnung dargestellten Merkmale können sowohl einzeln als auch in beliebiger Kombination miteinander erfindungswesentlich sein.

DaimlerChrysler AG

Schwarz  
04.11.2002

5

Patentansprüche

- 10 1. Verfahren zur Ermittlung des Sitzkomforts, insbesondere  
des von einer Person empfundenen Sitzkomforts, eines  
Sitzpolsters unter Belastung, insbesondere der empfunde-  
nen Weichheit eines Kraftfahrzeugsitzes beim Einsitzen  
einer Person in den Sitz, gekennzeichnet durch Messen der  
15 Druckverteilung über die Sitzoberfläche mittels einer  
Drucksensorik; Messen der tatsächlichen Verformung der  
Sitzoberfläche mittels einer Weg-/oder Verformungs-  
sensorik; und Berechnen eines Wertes des Sitzkomforts  
beim Einsitzen aus der gemessenen, tatsächlichen Ver-  
20 formung des Sitzpolsters und der gemessenen Druckver-  
teilung des Sitzpolsters.
- 25 2. Verfahren nach Anspruch 1, gekennzeichnet durch Berechnen  
eines Weichheits-Matrixwertes D des Sitzkomforts aus ei-  
ner gemessenen Druckverteilungs-Matrix P und einer ge-  
messenen Verformungs-Matrix X eines Sitzpolsters im Ver-  
hältnis zur Sitzoberfläche.
- 30 3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, gekennzeichnet durch  
Darstellen des berechneten Sitzkomfortwertes in einer  
dreidimensionalen Darstellung als mehrdimensionale E-  
lastizitäts-Matrix über die Sitzoberfläche eines Sitz-  
polsters.
- 35 4. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, ge-  
kennzeichnet durch Verwenden einer ersten Messmatte mit

einer Vielzahl von Messsensoren in der Größe der Sitz-  
oberfläche zur Messung der Druckverteilung und durch an-  
schließendes Verwenden einer zweiten Messmatte zur Mes-  
sung der Sitzflächenverformung, wobei die erste und die  
5 zweite Messmatte im Wesentlichen eine gleiche Anzahl von  
Messpunkten aufweisen und lageentsprechend positioniert  
werden.

10 5. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, ge-  
kennzeichnet durch Messen der Verformung der Sitzkontur  
durch Bilden einer Differenz aus einem Matrixwert einer  
dreidimensionalen Abbildung der Sitzoberfläche im nicht  
eingesessenen Fall und einem Matrixwert einer dreidimen-  
sionalen Abbildung der Sitzoberfläche im eingesessenen  
15 Fall.

20 6. Vorrichtung zur Ermittlung des Sitzkomforts, insbesondere  
des von einer Person beim Einsitzen in ein Sitzpolster  
empfundene Sitzkomforts, insbesondere eines Kraftfahr-  
zeugsitzes, mit einer Drucksensorik zum Messen der Druck-  
verteilung auf der Sitzoberfläche, dadurch gekennzeich-  
net, dass eine Verformungssensorik zum Messen der tat-  
sächlichen Verformung der Sitzoberfläche und eine Auswer-  
tungseinheit zum Berechnen des Sitzkomforts aus der ge-  
messenen Druckverteilung und der gemessenen Verformung  
25 der Sitzoberfläche vorgesehen sind.

30 7. Vorrichtung nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass  
die Drucksensorik in Form einer ersten Messmatte vorge-  
sehen ist, welche auf der Sitzoberfläche befestigbar ist.  
und dass die Verformungssensorik in Form einer zweiten  
Messmatte vorgesehen ist, welche auf der Sitzoberfläche  
befestigbar ist, und welche nach einem Einsitzen die Ver-  
formung der Sitzoberfläche beibehalten kann.

35 8. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 6 oder 7, dadurch  
gekennzeichnet, dass die Auswertungseinheit ein Berech-

nungsmittel zum Durchführen von Matrizenberechnungen aufweist.

- 5 9. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 6 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass eine Ausgabe-/ und Anzeigeeinheit vorgesehen ist, mittels welcher dreidimensionale Messwert- und Ergebnismatrizen darstellbar sind.
- 10 10. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 6 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass Mittel zur Beaufschlagung einer Sitzoberfläche mit einer dem Einsitzen einer Person entsprechenden Druckbeaufschlagung und -verteilung vorgesehen sind.

1/3

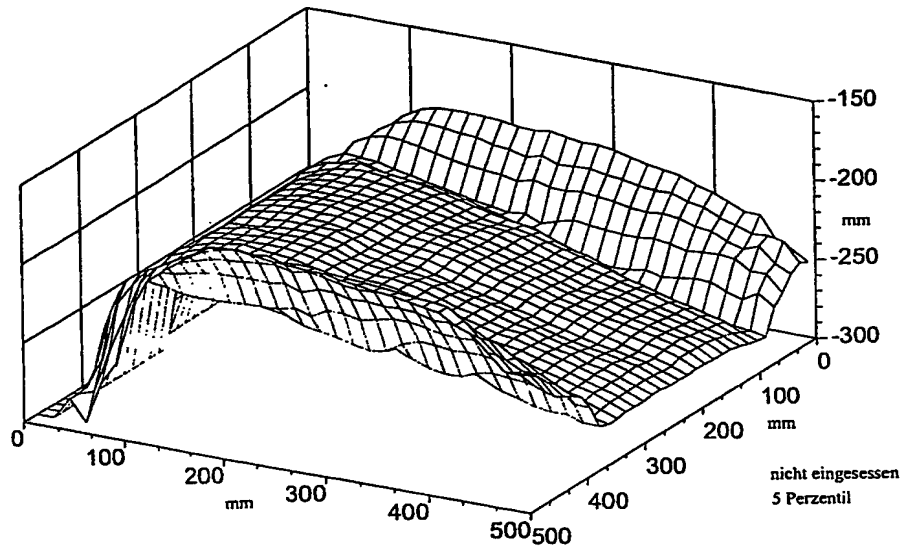


Fig. 1a

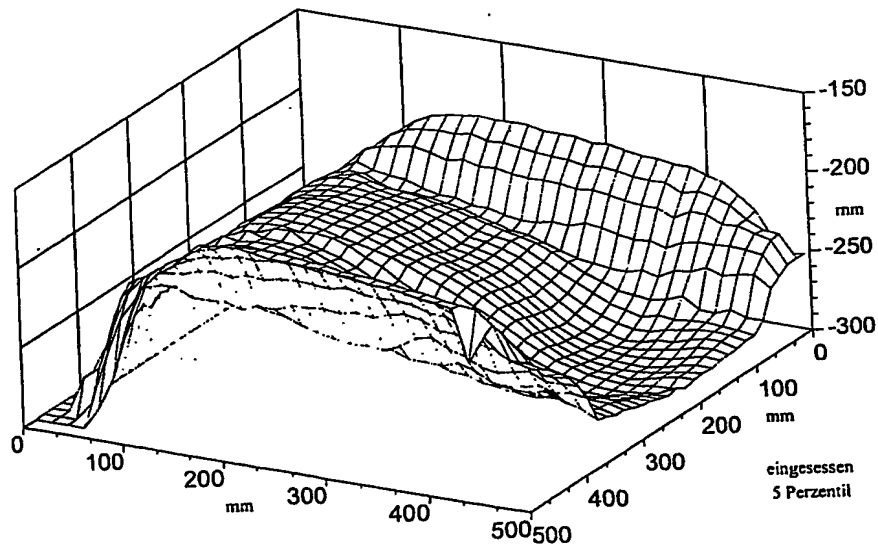


Fig. 1b

2/3

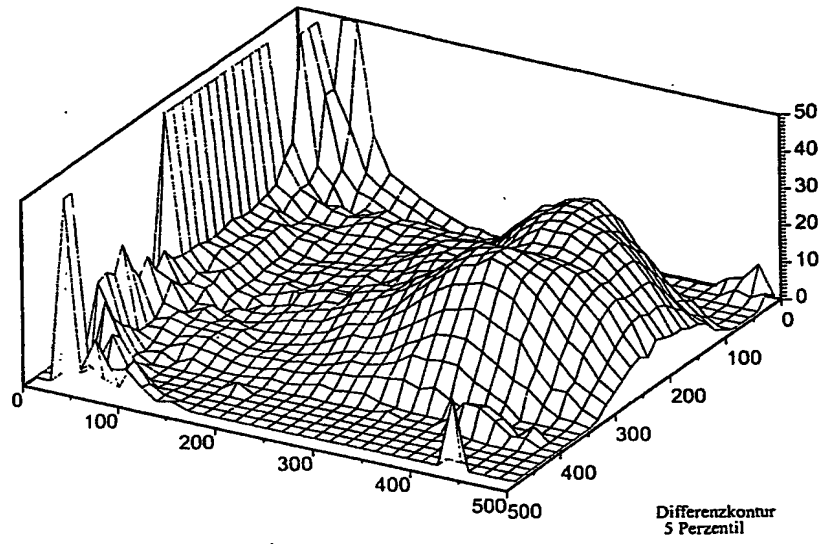


Fig. 1c



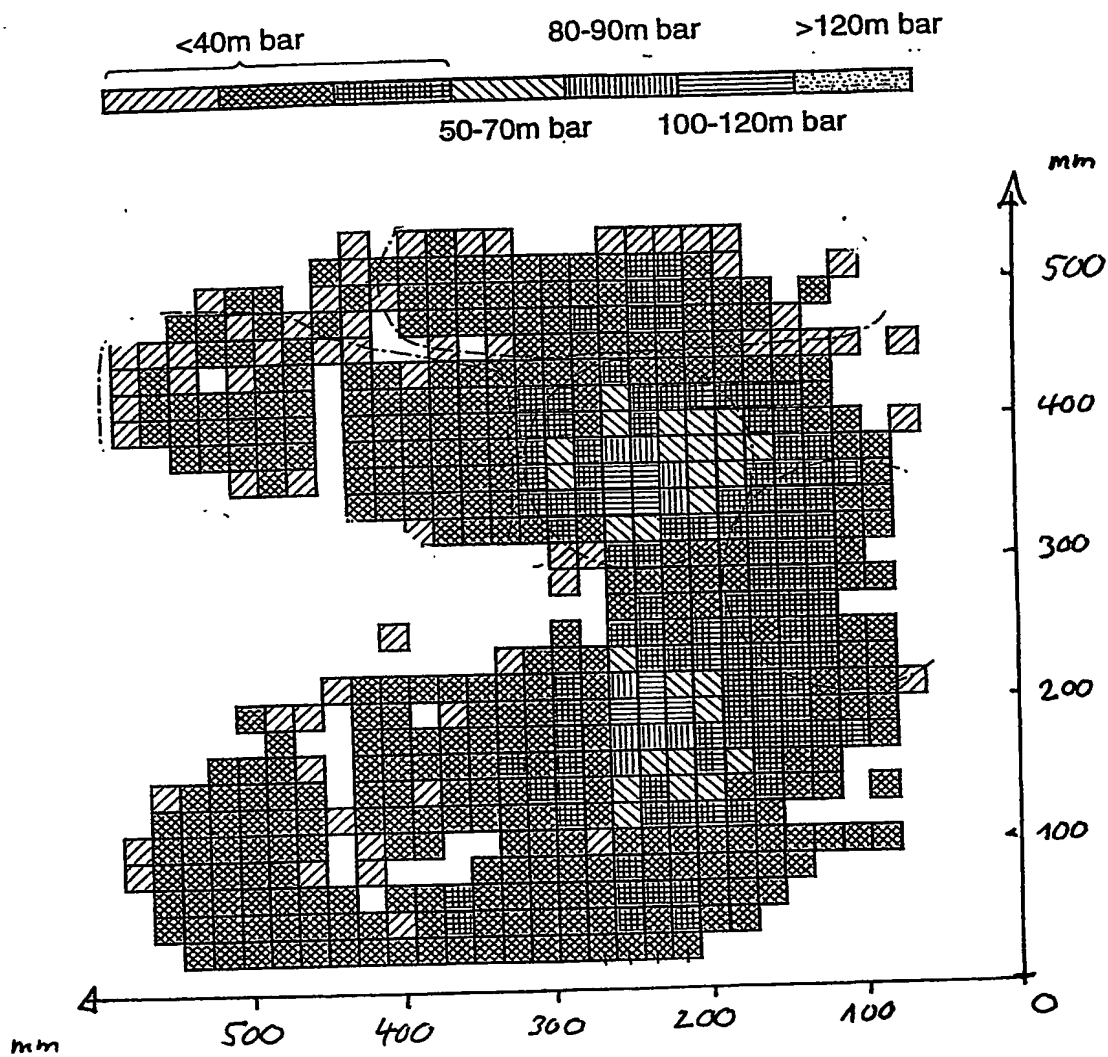


Fig. 2

DaimlerChrysler AG

Schwarz  
04.11.2002

5

Zusammenfassung

10

Es werden ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Ermittlung des von einer Person empfundenen Sitzkomforts eines Sitzpolsters beim Einsitzen, insbesondere der empfundenen Weichheit eines Kraftfahrzeugsitzes, vorgeschlagen, wobei die Druckverteilung der Sitzoberfläche beim Einsitzen über eine Drucksensorik gemessen wird, die tatsächliche Verformung der Sitzoberfläche beim Einsitzen mittels einer Weg-/ oder Verformungssensorik gemessen wird und wobei ein Wert des Sitzkomforts beim Einsitzen aus der gemessenen, tatsächlichen Verformung und der gemessenen Druckverteilung des Sitzpolsters berechnet wird.

15  
20

(Fig. 1a)

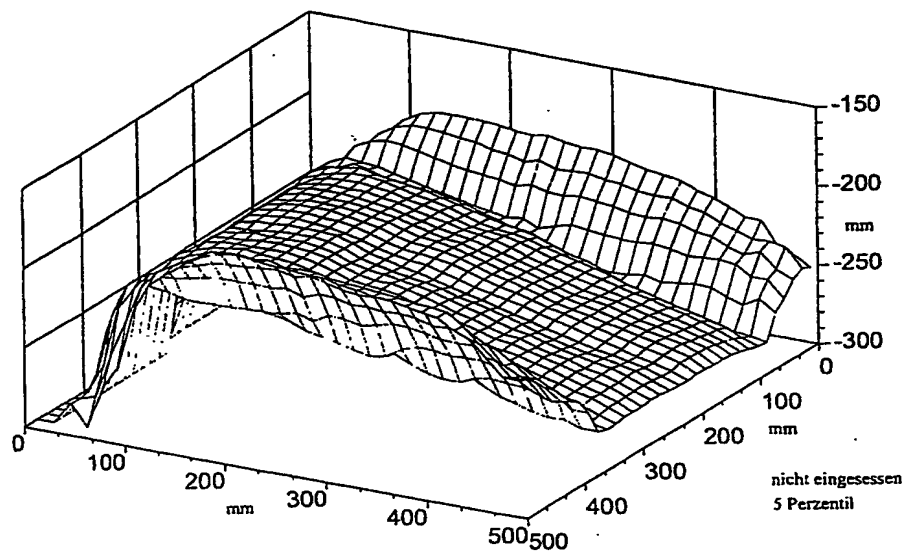


Fig. 1a